1989 ஏப்ரல் 29]

திரு. மு. க. ஸ்டாலின் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மகளிர்க்கு மட்டும் விடப்படும் பேருந்துகளை அதிகப் படுத்தும் திட்டம் அரசுக்கு உண்டா என்று அறிய விரும்பு கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவரவர்களே, ஏற்கெனவே மகளிர்க்கு மட்டும் விடப்பட்டிருக்கிற பேருந்துகளை அதிகப்படுத்த வேண்டிய நிலைமை இருக்குமானால், தேவைப் பட்டால் அந்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை போக்கு வரத்துக் கழகம் அதிகப்படுத்தும்.

திரு. எஸ். டி. உகம்சந்த் : தலைவரவர்களே, புதிய பேருந்து களை வாங்குவதற்கு உலக வங்கியிடம் கடன் பெறுவதற்கு வழிவகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார் கள். அதற்கு என்ன நிபந்தனைகள் போட்டிருக்கிறார்கள் என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். அதோடு நெரிசலைப் போக்க பள்ளிக்கூடங்கள் தொடங்கும் நேரத்தை மாற்றியமைக்க அரசு முன்வருமா என்றும் அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவரவர்களே, உலக வங்கியிடமிருந்து பெறக்கூடிய கடன் முழுமையாக நம் முடைய பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழக எல்லைக்குள் பேருந்து கள் வாங்கி விடுவதற்கு பயன்படுத்தப்பட வேண்டும். காலா காலத்தில் திருப்பி வட்டியோடு கட்ட வேண்டும். இவைகள்தான் அவர்கள் விதித்திருக்கிற நிபந்தனைகள். (குறுக்கீடு) நெரிசலைத் தவிர்க்க பள்ளிக்கூடங்களுடைய நேரம் காலை 9-00 மணி அல்லது 10-00 மணிக்குத் தொடங்குவதை மாற்றி காலை 8-00 மணி அல்லது 7-30 மணி என்று வைத்தால் கிட்டத்தட்ட 3 இலட்சம் பயணிகள் பயணம் செய்யும் நெருக்கடியை நம்மால் தவிர்க்க முடியும். அதுபற்றி கல்வித் துறையைக் கலந்து, எதிர் காலத்திலே ஆலோசிக்கலாம்.

TRUTH ALONE TRIUMPHS

அடையாற்றில் பாலம்.

152—(*வினா எண். 2¢6) : திரு. மீ. அ. வைத்தியலிங்கம் : மாண்புமிகு போக்குவரத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாவுக்கு விடையளிப்பாரா—

அடையாற்றில் அனகாபுத்தூர் பேரூராட்சியையும், குன் றத்தூர் பேரூராட்சியையும் இணைக்கும் பாலம் கட்டும் திட்டம் அரசின் பரிசீலனையில் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே,

இல்லை.

[1989 ஏப்ரல் 29

திரு. மீ. அ. வைத்தியலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பாலத்தின் மூலமாக ஆண்டுக்கு ஒரு முறை கிராமத்திலே இருக்கின்ற மக்கள் 15 கிலோ மீட்டர் சுற்றி வரவேண்டியிருக்கின்றது. நெடுநாட்களாக நிலுவையில் உள்ள இந்தப் பாலம்—புறநகர் சாலை ஒன்று திண்டுக்கல் நெடுஞ்சாலையில் இருந்து கல்கத்தா வரை செல்வதாகவும், அந்தச் சாலை அடையாற்றை எங்கே கடக்கிறது என்று தெரியாத காரணத்தினால்தான் இது தாமதப்படுவதாகவும் பொதுமக்கள் மத்தியிலே பரவலாகப் பேசப்படுகிறதே, அதுதான் உண்மையா என்பதையும் அப்படியானால் எத்தனை கிலோ மீட்டர் அந்தச் சாலை செல்கிறது, அதனுடைய மதிப்பீடு என்ன என்பதையும், இன்றைய நிலை என்ன என்பதையும் அறிந்து கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பாலத்தைப் பொறுத்தவரையிலே சென்னை புறவழிச்சாலை, தேசிய நெடுஞ்சாலை, திருச்சி–திண்டுக்கல் தேசிய நெடுஞ்சாலையையும், சென்னை–கல்கத்தா தேசிய நெடுஞ்சாலையையும் இணைக்கக் கூடிய ஒரு புறவழிச் சாலைக்குப் பக்கத்திலேதான் இந்தப் பாலம் அமைக்க வேண்டும் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் கேட்டிருக்கிறார்கள். இந்தப் புறவழிச்சாலை அமைக்கப்பட்டுவிடுமானால் அந்தப் பாலம் தேவையிருக்கின்ற சூழ்நிலை அந்தப் பகுதியிலே இருக்காது. எனவேதான், இந்தப் புறவழிச்சாலை அமைக்க வேண்டும் என்ற திட்டம் விரைவாக செயல்படுத்தப்பட்டால், செயல்படுத்தப்பட்டு முடிந்ததற்குப் பிறகு நிச்சயமாக அந்தப் பாலம் தேவைப்படாது என்ற கருத்தைத்தான் நெடுஞ்சாலைத் துறையிலேயிருந்து கருத்தாகச் சொல்லி இருக்கின்றார்கள்.

இந்தப் புறவழிச்சாலையைப் பொறுத்தவரையில் இதனுடைய மொத்த நீளம் 31.40 கிலோ மீட்டர் ஆகும். 10 கோடி ரூபாய் மதிப்பீட்டில் இந்தச் சாலைகளுடைய பணி தொடங்கப்படவிருக்கிறது. இந்தப் புறவழிச்சாலை அமைப்பதற்கு சுமார் 32 கிராமங்களில் 488.165 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்த வேண்டிய நிலைமை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. இதுவரை இரண்டு கிராமங்களில் 10.36 ஏக்கர் நிலம்தான் நாம் கையகப்படுத்தியிருக்கிறோம். மேலும் 5 கிராமங்களில் 62.36 ஏக்கர் நிலம் கையகப்படுத்துகின்ற வேலை முடிவு பெற்று நஷ்ட ஈடு வழங்கக்கூடிய நிலைமை இருந்துகொண்டிருக்கிறது. மேற்கொண்டு கையகப்படுத்தக்கூடிய வேலைகள் விரைவாகச் செய்ய வேண்டும் என்று சம்பந்தப்பட்ட துறைக்கு அறிவுரைகள் வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. மீ. அ. வைத்தியலிங்கம் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அந்தப் பக்கத்திலே இருக்கின்ற பொது மக்களும் இந்தப் பக்கத்திலே இருக்கின்ற பொதுமக்களும் மழைக் காலங்களிலே அந்தப் பகுதியைக் கடப்பதற்கு 15 கிலோ மீட்டர் சுற்றிக்கொண்டு செல்லவேண்டியிருக்கின்றது. குறைந்தபட்சம்

1989 ஏப்ரல் 29]

அரசாங்கம் ஃபுட் பிரிட்ஜ்-ஐயாவது, நடைபாதையையாவது ஒன்று அமைத்தால் நல்லது மக்கள் நடந்து இந்தப் பக்கமும், அந்தப் பக்கமும் கடந்து செல்வதற்கான அளவில் ஒரு பாலத்தை அமைத்துத் தருவார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, அதைப்பற்றி அரசு பரிசீலிக்கும்.

நெல்லை மாவட்டத்தில் நகரப் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்குதல்.

153—(*வினா எண். 365) திரு. ஆச்சியூர் எம். மணி : மாண்புமிகுபோக்குவரத்துத்துறை அமைச்சர் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்கு விடையளிப்பாரா —

(அ) பேருந்துகளைத் தேசியமயமாக்கும் திட்டத்தின்படி நெல்லை மாவட்டத்தில் நகரப் பேருந்துகளை தேசியமயமாக்கும் செயற்குறிப்பு அரசிடம் உள்ளதா ?

(ஆ) ஆம் எனில், அப்பணி எப்பொழுது ஆரம்பமாகும் ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : தலைவர் அவர்களே,
(அ) இல்லை.
(ஆ) இக்கேள்விக்கு இடமில்லை.

திரு. ஆச்சியூர் எம். மணி : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, நெல்லை—தூத்துக்குடி, மேலப்பாளையம், சங்கரன் கோயில் நகர்ப்பகுதிகளில் ஓடுகின்ற தனியார் பஸ்கள் அரசு பஸ்களாக மாற்றப்படுமா ?

மாண்புமிகு திரு. மு. கண்ணப்பன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மூலக்கேள்வியே அதுதான். மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள், 'இனிமேலாவது மாற்றப்படுமா ?' என்று கேட்டிருந்தால் அது துணைக் கேள்வியாக இருந்திருக்கும். நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையில் தமிழகத்தில் இருக்கக் கூடிய அனைத்துப் பேருந்துகளையும் அரசுடைமையாக்க வேண்டும் என்பதுதான் நம்முடைய கொள்கை. 1973-ஆம் ஆண்டில் இதற்காகத்தான் நாட்டுடைமைச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. அதிலே பல்வேறு தடங்கல்கள் ஏற்பட்டு மேற்கொண்டு நம்முடைய அரசைப் பொறுத்தவரையில் படிப்படியாக மாநிலம் முழுவதும் செயல்படுத்துவோம் என்று ஏற்கெனவே அரசு அறிவித்துள்ளது. அந்த அடிப்படையிலே மாவட்ட வாரியாக இந்த நாட்டுடைமைக் கொள்கை வரும்போது மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் சொல்லியிருக்கக்கூடிய அந்தப் பேருந்துகளை அரசு ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடிய எதிர்காலம் வரும்.